

## **« Le Low-Cost : un levier pour le pouvoir d'achat »**

*Quelques commentaires de Gilles BORDES-PAGES rédigés en Janvier 2008  
lors de la sortie du rapport de Charles Beigbeder*

*Au milieu d'une actualité vairée marquée par la visite de Kadhafi et le « coming out » de Carla Bruni, un sujet s'est imposé avec insistance : celui du pouvoir d'achat. C'est le moment qui a été choisi pour élaborer et rendre public un rapport confié à Charles Beigbeder sur « Le Low-cost ».*

*Le sous-titre de ce rapport tombe à pic, car le low-cost y est présenté comme « un levier pour le pouvoir d'achat ».*

*Mais de quoi parle-t-on vraiment dans ce rapport ?*

*De quel pouvoir d'achat ? Et pour qui ?*

*Une analyse minutieuse de ce rapport en montre les limites. C'est un travail bâclé dont les conclusions ont probablement été dictées avant même que l'analyse n'ait commencé. Le résultat est un rapport partisan fondé sur des analyses grossièrement biaisées et des idées reçues éculées et souvent fausses. Pour la partie concernant l'aérien, c'est un rapport de diversion et rien d'autre !*

*Ce rapport est aussi caractérisé par l'absence de regard critique sur l'envers du décor low-cost au niveau social (nombre d'emplois réels créés, conditions de travail, turnover, droit du travail bafoué, négation de toute représentation syndicale, etc.), mais surtout, et c'est probablement le plus grave, ce rapport constitue pour ce qui concerne l'aérien un hors sujet odieux pour 50 % des ménages français qui sont véritablement confrontés à la faiblesse de leur pouvoir d'achat : ces ménages vivant en France qui n'ont jamais pris l'avion et ne le prendront probablement jamais (qu'il soit low-cost ou pas) car avec 1600 € par mois un billet low-cost qui coûte en moyenne 200 € l'aller-retour représente un vrai luxe. La réflexion gouvernementale sur l'augmentation du pouvoir d'achat était censée déboucher sur des propositions concrètes profitant en premier lieu aux ménages en difficulté et pas forcément d'abord à celui qui s'interroge pour savoir s'il vaut mieux avec 2500 € prendre la compagnie « L'avion » pour aller à New York en classe business ou prendre Air France en classe Y !...*

*Il est vraiment dommage au vu de ce gros défaut du hors sujet de l'aérien pour cette étude (hors sujet évoqué par les auteurs eux-mêmes page 95 : « ... dans le voyage aérien à bas coût, les personnes à faibles revenus n'utiliseront pas les services de compagnies low-cost, le voyage restant pour eux un produit de luxe ») que ce secteur de l'aérien représente 70 % du rapport. Au-delà du tropisme naturel qu'exercent les compagnies aériennes low-cost sur les néophytes ou les apprentis consultants, il faut dire que la littérature est si abondante qu'il est facile de constituer rapidement un rapport sur ce sujet quitte à ce qu'il soit bourré d'âneries ou de poncifs approximatifs.*

*Confié à Charles Beigbeder, ce rapport a été rédigé à la hâte par un économiste universitaire flanqué d'un stagiaire de grande école : il a l'apparence d'une étude sérieuse, mais n'enfonce que des portes ouvertes.*

*Quant aux pseudo-justifications par l'exemple ou par le calcul, les périmètres examinés (tranches horaires retenues, jours...) n'ont pas été choisis au hasard et ces biais sont tous coupables : cette étude est tout simplement une étude à charge contre Air France et les prétendus benchmarks sont tout ce qu'il ne faut pas faire quand on veut produire une analyse comparative objective.*

*Le degré d'expertise des auteurs se révèle insuffisant au fil des pages du rapport, trop de clichés sont ressortis sans aucun recul et en prenant soin d'ignorer certaines études récentes comme celle de la CAA*

*(Civil Aviation Authority) qui démontre que le développement des low-cost en Grande Bretagne n'a eu aucun effet sur la croissance globale du trafic.*

*A bien des égards, ce rapport est celui des occasions ratées :*

- ✓ *Concernant l'aérien, on aurait pu par exemple se demander comment augmenter la productivité des avions en jouant sur les fonctions support (aéroport, contrôle aérien...) afin de baisser les prix ;*
- ✓ *On aurait pu se poser la question du bien-fondé du délire sécuritaire vécu dans les aéroports et du coût de ce délire ;*
- ✓ *On aurait pu étudier et suggérer l'introduction d'une compétition entre plusieurs exploitants de trains à grande vitesse sur le domestique français. Car le meilleur moyen d'augmenter le pouvoir d'achat des Français sur le domestique français serait de diminuer le prix du TGV en améliorant la productivité des infrastructures par l'ouverture à la concurrence des opérateurs ;*
- ✓ *On aurait pu s'interroger sur la pertinence de certains modèles low-cost qui doivent l'essentiel de leur efficacité au fait qu'ils sont subventionnés par les collectivités locales. Comment admettre un parallèle entre l'aérien et le hard discount alimentaire quand ce dernier ne bénéficie d'aucune subvention, alors que l'on sait que l'intégralité de la marge de Ryanair (voire plus) est constituée par ces subventions qui ne sont autres que des aides d'Etat ;*
- ✓ *On aurait pu aussi éviter de faire l'apologie d'un modèle low-cost dont on démontre qu'il est destructeur d'emplois locaux dans la mesure où il pousse à s'approvisionner dans les pays à bas coûts et ce aussi bien pour la distribution ou le hard discount (comme c'est mentionné dans le rapport) que pour l'aérien où les low-cost utilisent « au mieux » les différentes législations sociales de l'Europe ;*
- ✓ *On aurait pu enfin proposer des solutions pour que l'encadrement juridique prévu par l'arrêté de Charleroi soit respecté ce qui n'est pas le cas aujourd'hui faute de structures ou d'autorités désignées pour prendre en charge un suivi qui est de la responsabilité des Etats. Comment d'ailleurs un rapport officiel destiné à un secrétaire d'Etat peut-il faire l'impasse sur les enquêtes réalisées par les chambres régionales des comptes qui épinglent les pratiques délictueuses des low-cost et des collectivités locales qui les subventionnent ?*
- ✓ *On aurait pu enfin attirer l'attention des pouvoirs publics à qui ce rapport est destiné, sur des manquements à la loi (comme la facturation des cartes de crédits ou l'affichage hors taxes) ou des pratiques discutables en matière de tarifs car s'il est vrai que le low-cost peut ne coûter qu'un euro hors taxe, il est aussi vrai que le client n'a aucune visibilité sur le tarif qu'il devra acquitter quand il se décidera à réserver. Autant dans la distribution ou le hard discount les prix affichés pour un produit le sont pour tous les clients, autant les pratiques opaques des low-cost de l'aérien font qu'un passager peut payer jusqu'à 300 fois le tarif d'appel qui est le seul à être communiqué !*

*Mais on n'a rien fait de tout cela car il fallait parer au plus pressé et faire diversion le plus vite possible. Ce rapport ne sert donc qu'à « contester » (au sens économique du terme), Air France en proposant de mettre des concurrents aériens low-cost le plus souvent possible indépendamment des potentiels des marchés, en suggérant de construire des aéroports pour les low-cost (alors qu'il est démontré que cela augmente le coût global des plates-formes) afin de faciliter leur implantation tout en proposant de faire prendre en charge par la collectivité tous les coûts des petits aéroports, en évoquant enfin la problématique des « slots » par un caricatural « copier-coller » du rapport « Mott Mac Donald » qui prouve que cette problématique est totalement incomprise par les auteurs.*

*Nul doute qu'on entendra de temps en temps certains politiques brandir ce rapport soit pour déplafonner Orly, soit pour donner à EasyJet la possibilité d'opérer sur la Corse, mais celui qui voudrait s'appuyer sur une si mauvaise monographie pour réformer le transport aérien en prétendant améliorer le pouvoir d'achat des Français prendrait le risque de se discréditer durablement devant n'importe quel auditoire compétent.*

*Mais peut-être qu'à l'heure du zapping permanent, la diversion importe-t-elle plus que la compétence ?*